Nr 16. Kraków, dnia 15 sierpnia 1901 r. Rok II.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Długa 34.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski**, Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Rocznie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Długa l. 34, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Precz z „humanitarnością“ urzędową!

Ciąg dalszy.

Zakład ubezpieczenia od wypadków.

Trzeba wielkiego dotykalnego kalectwa, aby „zakład ubezpieczenia od wypadkow“ dał się przycisnąć do szybszego wykonywania swoich zobowiązań wobec ubezpieczonego i aby jaką taką rentę tuż po zastanowieniu aktywnych poborów wypłacał. Trzeba mieć pourywane ręce, nogi lub inne części ciała, aby w kalectwo uwierzył, w przeciwnym razie wystawia się poszkodowanego na długie miesiące nędzy i głodu, aby przez zamknięcie poborów, wygłodzonego bez względu na stan jego zdrowia, zmusić do zgłoszenia się do służby, co się uważa za całkowite wyzdrowienie, a doznane uszkodzenie i wszelkie jego następstwa idą w niepamięć, zwłaszcza gdy zadawnienie nastąpi i gdy ofiarę bez wszelkich skrupułów na bruk wyrzucić można, a w najkorzystniejszym razie zamiast renty odprawić go małą dożywotną emeryturą. Pod tym względem przedsiębiorstwo kolejowe i „zakład ubezpieczenia od wypadków“ przedziwnie idą sobie na rękę i wzajemnie się uzupełniają, a dowcipnie skonstruowane przepisy są rafinowanem oszustwem, celem wywierania presyi na poszkodowanym, aby się wyrzekł swej marnej pretensyi do zakładu ubezpieczenia. Najzrozumialej wytłómaczymy procedurę w podobnym wypadku na poniższym przykładzie, który niemal w każdym wypadku uszkodzenia znachodzi zastosowanie:

Ktoś zostaje n. p. ciężko uszkodzonym i jest niezdolnym do służby, pozostają mu więc dwie drogi, albo chorować i o uszkodzeniu nic nie wspominać, albo o uszkodzeniu zrobić doniesienie. Każda z tych dróg jest trudną do wyboru i cierniami wysłaną. Chorować wolno rok, poczem z urzędu następuje spensyonowanie, przyczem z powodu zadawnienia traci się wszelkie pretensye do »zakładu ubezpieczeń od wypadków« i rentę, która zazwyczaj jest większą aniżeli emerytura. Lekarz naganiacz w wypadku takim przestaje być natrętnym i dozwala poszkodowanemu wychorować się rok cały, po upływie którego zamiast renty czeka go żebracza emerytura.

Obierze ktoś drugą drogę i zrobi doniesienie o przygodzie, wówczas po 6 tygodniach zamykają mu wszelkie pobory, a poszkodowany musi czekać kilka albo kilkanaście miesięcy, zanim mu rentę wypłacą. Kto ma jakie takie oszczędności, ten kilka miesięcy wytrzymać może i w końcu renta musi mu być wypłaconą, ale kto ich nie ma, ten zgłasza się do służby i aby nie zginąć z głodu wraz z rodziną, z narażeniem się na przedwczesną śmierć, forsuje swe wątłe zdrowie, ponowne zaś zasłabnięcie, traktuje się już jako niezależną od wypadku, nową chorobę.

Kaleki takiego łatwo już po tem pozbyć się z karku. Gdy nastąpi zadawnienie, lekarz bada takiego człowieka, uznaje go do służby nie zdolnym i albo wyrzuca się go na bruk bez żadnych ceremonij, albo jeżeli nabył prawa do emerytury, posyła się go na pensyę. Wszelkie upominanie się i odwoływanie na przygodę nic nie pomoże, wówczas mówi mu się, trza było się upominać, trza było praw swoich bronić, nie trza było się do służby zgłaszać i t. p.

Wymuszone głodem odstąpienie od swoich praw poszkodowanego, figuruje potem w rocznych urzędowych sprawozdaniach »zakładu ubezpieczeń od wypadków«, jako doniesiona wprawdzie przygoda, lecz nie kwalifikująca się do wypłaty renty.

I tak w roku	Na przygód	Odrzucono jako nie kwalifikujące się do wypłaty renty	
1895	6.825	4.599	wypadków
1896	7.780	4.921	»
1897	8.541	5.260	»
1898	9.616	5.899	»
Razem w 4 latach na	32.762 przygód odrzucono	20.679	wypadków.

Czyli na 100 nieszczęśliwych wypadków, 63 poszkodowanych musi przeciętnie odstąpić od swych pretensyj do »zakładu ubezpieczeń od wypadków«. Trudno dojść, jaką cyfrą reprezentowani są ci, których głodem do tego zmuszono, ale kto sprawy te zna praktycznie i przypatruje się tymże codziennie, ten śmiało może twierdzić, że 50% na wymuszenie przypada.

Krzywdy wyrządzane przez »zakład ubezpieczeń od wypadków« wzrastają jednak aż do 80%, gdy się rozważy, że na 32.762 w 4 latach doniesionych uszkodzeń, oprócz powyższych 20.679 odrzuconych wypadków, 1357 nie uwzględniono dla tego, gdyż przygoda nie nastąpiła rzekomo z przyczyn ruchowych, 667 było wypadków śmierci, a więc odszkodowanie bezwarunkowo się należy, zaś w 2200 wypadkach nawiedzeni przygodą od 20 do 60% renty pobierają, co ich absolutnie do żadnej wdzięczności, ani zadowolenia ze swego losu nie obowiązuje.

Piąta część w służbie kolejowej uszkodzonych, otrzymuje dopiero z wielką biedą rentę powyżej 60% rocznych poborów i to ma się nazywać ubezpieczeniem na wypadek kalectwa, trzeba zaś wiedzieć, że ta piąta część to kaleki bez nóg, bez rąk, z porozbijanemi głowami, albo dogorywające istoty nie mające świadomości o swem istnieniu.

(C. d. n.)

„ECCE HOMO“.*)

(Typy niewolników kolejowych).

I. Palacze maszynowi.

Nie każdy jest kolejarzem i nie każdy zastanawia się, jakie funkcye ktoś wykonuje przy kolei, stosownie do barwy i świetności swego uniformu, ilości gwiazdek, połysku guzików, naramienników, kołnierza i wielu innych zewnętrznych odznak, zamieniających człowieka w jakieś sztuczne, śmieszne w mundur zakute stworzenie, nie potrafiące umysłem wznieść się wyżej ponad denko czapki z bączkiem, a piersią odetchnąć wolniej i swobodniej, aniżeli guziki i szwy munduru na to pozwalają. Lecz jest jedna postać w służbie kolejowej, którą rozróżni i zna każdy, tysiące razy ją widywał, za każdym razem zewnętrzny jej wygląd wzbudzał w nim uczucie litości, sympatyi i szacunku dla ciężkiej pracy, którą niezawodnie wykonuje, która spełnia najuciążliwsze funkcye przy pociągu, aby nas wygodnie, w krótkim czasie, przerzucić z szaloną chyżością do miejscowości o kilkaset mil oddalonych.

Jednakowoż mimo zaszczytnej i pożytecznej pracy takiego człowieka, modnie strojny dandys, umundurowany biurokrata i miejski brukowiec z obawy o swą garderobę, bałby się doń zbliżyć, bo twarz jego od popiołu, pyłu węglowego i sadzy czarna jak u murzyna, połysku nadają jej łój, oliwa i inne tłuszcze, z któremi ma do

*) »Oto człowiek«.

czynienia. Dłoń jego poorana bruzdami i bliznami, a często krwawiąca nie zagojoną jeszcze raną, twardą i szorstką jest w dotknięciu, szczery i przyjacielski jej uścisk wywołałby bolesne skrzywienie na twarzy wypieszczonego paniczyka. Odzienie jego zimą i latem połyskuje, ale nie świetną, miękką i powabną barwą drogiej, pańskiej materyi, lecz nieokreślonej barwy połyskiem ceraty albo skóry, których blask i sztywność zawdzięcza tłuszczom i odpadkom węglowym, jakiemi każde włókno jest przesiąknięte.

Ten powszechnie znany, pożałowania godny człowiek jest palaczem kolejowym, nie ma jednak dla niego litości przedsiębiorstwo kolejowe, nie tylko że nie stara się ono wynagrodzić tego życia na gorycz ciężkiej pracy skazanego, ale na domiar wszystkiego, palaczy najbardziej wyzyskuje, najnędzniej płaci, najdłużej każe pracować i najniegodziwiej ich traktuje. Heicer przy kolei musi być najpotulniejszem stworzeniem, byle kto potrafi o niego zawadzić, byle kto ma słuszność, tylko nie »heicer« i na »hajcerze« wszystko musi się skrupić.

Ktoś nieobeznany ze stosunkami kolejowymi pomyślałby sobie, że przecież za tyle pracy, tyle upośledzenia i tyle niewygód, ludzi tych przynajmniej jako tako płacą, tymczasem palacze należą do najgorzej płatnych funkcyonaryuszy kolejowych.

Na przeszło 600 palaczy w Galicyi zaledwie 200 jest stabilizowanych, reszta to robotnicy dzienni, z których niektórzy po 20 lat prowizorycznie służą, większa część pobiera 70 do 80 centów dziennej płacy, stabilizowani zaś przeważnie 350 Złr. rocznej płacy pobierają. Płaca 450 Złr. rocznie do wyjątków należy.

Warunki przyjęcia do służby palacza nie są jednak tak małe, jakby się komuś zdawało. Według instrukcyi Nr. XXXVIII art. 11, kandydat na palacza musi się odznaczać: »silną budową ciała, mieć zdrowy wzrok i dobry słuch, wykazać się świadectwem uzdolnienia w rzemiośle ślusarskiem i że najmniej przez rok jeden używanym był jako monter albo ślusarz maszynowy we warsztacie albo ogrzewalni, po roku zaś musi się poddać egzaminowi technicznemu, przepisanemu dla maszynistów kolejowych. Złożenie tego egzaminu nie uprawnia jednak palacza do żądania podwyższenia płacy, albo samodzielnego prowadzenia maszyny. Osoby które powyższym warunkom nie odpowiadają, mogą tylko wyjątkowo być używane za palaczów. Instrukcya powyższa postanawia także minimalne płace dla palaczów nie stabilizowanych i takowe powinny wynosić od 1·15 do 1·35 Złr. dziennie, postanowień tych nikt jednak się nie trzyma, a dla obejścia ich używa się różnych biurokratycznych sztuczek i szwindlu z tytułami n. p. »pucer maszynowy«, »robotnik ogrzewalni«, »pomocnik warsztatowy«, »palacz pomocniczy« i t. p., chociaż ludzie obdarzeni tymi tytułami, faktycznie służbę palaczów wykonywać muszą. Płaca jednak zależną nie jest od pracy, ale od tytułu. Dzisiaj omówiliśmy ogólnikowo położenie palaczów maszynowych, w następnym numerze przejdziemy do szczegółów, z których każdy przekona się, że jest to najbardziej wyzyskiwana kategorya służby kolejowej.

Denuncyant przed sądem.

Dnia 31 lipca b. r. przed sądem powiatowym w Krakowie, odbyła się rozprawa sądowa o oszczerstwo, przeciw kreaturze Piaseckiego Hermanowi Pollakowi denuncyantowi nadkonduktorów Fronca i Średniawskiego, którzy właśnie występują w sprawie tej jako poszkodowani i oskarżyciele. Sprawa ta ciągnie się już rok cały, a szczegóły jej znane są naszym czytelnikom z dawniejszych numerów „Kolejarza“, jako też wiadomo im, jak gorąco zajmował się Piasecki obroną Hermana Pollaka i jakich używał podstępów, aby ochronić go od następstw popełnionych przez niego łajdactw. Wyrok sądowy nie zapadł jeszcze i tym razem, ogół kolejarzy wyrobił sobie jednak już zdanie co do szelmostw Hermana Pollaka, który w opinii kolejarzy od dawna zasądzony i potępiony, oczekuje ostatecznego wyroku z rąk sprawiedliwości.

Rozprawa odbyła się przed sędzią powiatowym dr. Rzącą. Oskarżonego bronił jeden z młodszych prawników, w zastępstwie nieobecnego adwokata dra Jakubowskiego. Oskarżyciela prywatnego Józefa Fronca zastępował dr. Landau a Józefa Średniawskiego dr. Meisels. Przed rozpoczęciem rozprawy obrońca oskarżonego stawia wniosek o odroczenie tejże, celem rekwizycyi aktów z c. k. dyrekcyi kolejowej, dotyczących przesłuchiwań, przedsiębranych swojego czasu tak z obwinionym, jako też spotwarzonymi przez niego obecnymi oskarżycielami. Sędzia jako też zastępcy Fronca i Średniawskiego sprzeciwiają się temu wnioskowi, pierwszy z tego powodu, że jeżeli podczas rozprawy okaże się potrzeba wglądnięcia do tych aktów, to rozprawa zostanie odroczoną a akta będą zażądane z dyrekcyi kolejowej, zastępcy zaś oskarżycieli oświadczają, że akta te w odpisach posiadają i że należy przesłuchać świadków, którzy do dzisiejszej rozprawy się zgłosili, w obec czego przystąpiono do przesłuchania obwinionego i świadków. Niefortunny swój wniosek, obrońca oskarżonego ponawia kilkakrotnie podczas rozprawy, czego obeznane ze sprawą, z samych kolejarzy złożone audytoryum, bynajmniej za zręczny manewr nie uważa, lecz przeciwnie, we wniosku tym widzi rozpaczliwy krok zdążający do przewleczenia sprawy do najmożliwiej dalekiego terminu.

Oskarżony nadkonduktor Herman Pollak, rodem z Bochni, lat 54, robi nadzwyczaj niekorzystne wrażenie, skacze jak wróbel na nitce, chwyta się rozpaczliwych tłómaczeń i argumentów, wzbudzających w słuchaczach niesmak i oburzenie. Ani jednego przychylnego spojrzenia ani iskierki litości dla denuncyanta, natomiast ofiary jego niegodziwości Fronc i Średniawski, podczas rozprawy i przerwy obdarzani są żywą sympatyą przybyłych na rozprawę kolegów.

Herman Pollak tłómaczy się, że kolegów swoich nie podejrzywał bynajmniej o zamiar kradzieży, ani też doniesienie jego do Piaseckiego zarzutów tych nie zawierało, wzięty jednak w krzyżowy ogień przez dr. Landaua i Meiselsa, zeznał w końcu, że przed Piaseckim zaskarżył ich o zamiar kradzieży, której faktycznego dokonania przeszkodził, przez pojawienie się swoje we wozie pakunkowym. Oskarżony utrzymuje, że doniesienie swoje zrobił dopiero po roku dla tego, że mu sumienie nie dało spokoju i że oskarżając Średniawskiego także i Fronca zaskarżyć musiał.

Po przesłuchaniu Pollaka zabiera głos Józef Fronc, służy przy kolei beznagannie lat 29, jest człowiekiem wiekowym i dopiero u schyłku swej służby, z winy Pollaka spotyka go ciężki zarzut. Doniesienie Pollaka jest kłamstwem, z powodu którego został ukarany przez dyrekcyę i poniósł inne znaczne straty materyalne, oszczerstwo to zaś polegało na tem, że kiedyś przed dwoma laty, Pollak miał zastać Fronca trzymającego rękę na kręgu sera, której okoliczności oskarżyciel wale sobie nie przypomina, prosi więc o ukaranie obwinionego.

Po Froncu zeznaje Średniawski Józef, przy kolei służy beznagannie lat 24, oszczerstwo Hermana Pollaka stało się przyczyną jego materyalnej ruiny, oprócz bowiem kary pieniężnej, poniósł znaczne straty z tytułu godzinowego, został bowiem na dłuższy czas ściągniętym od służby przy pociągach osobowych. Wina zaś jego miała polegać na tem, że Pollak oskarżył go, jakoby widział Średniawskiego wyciągającego próżną rękę z jakiegoś kosza podróżnego.

Po przesłuchaniu Średniawskiego dr. Landau uprasza o przesłuchanie świadków i zaprzysiężenie tychże. Pierwszy zeznaje pod przysięgą nadkonduktor Drożdż Józef. Doniesienia Hermana Pollaka zdaniem świadka nie zasługują na wiarę z tego powodu, albowiem tenże w charakterze przełożonego, namawiał go do kradzieży nadliczbowej bez dokumentu transportowanej beczki wina. Drugi świadek Krasuski Bolesław, zeznaje pod przysięgą, że szczegółów wprawdzie sobie nie przypomina, Herman Pollak znanym jest jednak jako denuncyant rzucający bezpodstawne oszczerstwa, do tego stopnia, że nawet własny brat jego Antoni Pollak, rewizor pociągów osobowych z tego powodu pogardliwie się o nim wyraża. W końcu wiadomo mu także, że w podobny sposób Pollak denuncyował nadkonduktora Fialę Karola.

Po przesłuchaniu Krasuskiego nastąpiła mała przerwa w rozprawie, wskutek zawezwania sędziego do prezydenta sądu, poczem po zaprzysiężeniu konduktora Ciupka Jana, zeznaje tenże, że swojego czasu był także ofiarą denuncyacyi Hermana Pollaka, który go o pijaństwo posądził, przy rozprawie dyscyplinarnej niewinność jego wyszła jednak na jaw.

Celem przesłuchania dalszych świadków i rekwizycyi powyżej wspomnianych aktów, rozprawa ta została odroczoną, na świadków będą zawezwani: inspektor Feliks Piasecki, nadkonduktor Pilawski Józef, nadkonduktor Fiala Karol, nadkonduktor Feliksiewicz Karol, nadkonduktor Ziętkiewicz Andrzej, konduktor Moskała Jan i emerytowany konduktor Gawiak.

Z przestrzeni i warsztatów.

Kraków. Werkmistrz Hulka, głuchy, z litości na łaskawym chlebie trzymany kretyn Konarek i werkman Bartolomej, są to trzy największe próżniaki w ogrzewalni krakowskiej. O każdej porze dnia, podczas godzin roboczych, można ich zastać konferujących ze sobą we trójkę. Przedmiotem ich rozmów są tylko znienawidzeni socyaliści, na ten temat cały dzień gęby im się nie zamykają, radzą bezustannie na czem by tu socyalistów wyłapać. I próżniactwo takie, wzbudzające w każdym człowieku obrzydzenie, bezkarnie im uchodzi. Najwstrętniejszą kreaturą z tych wstrętnych indywiduów jest werkman Bartolomej, który dla miłego próżniactwa, najmizerniejszemu fagasowi pcha się w . . . . łaski. Że próżniactwo tuczy, najlepszym tego dowodem ów Bartolomej, bo podczas gdy ciężko pracujący jego koledzy wyglądają jak charty, to lizun ten z dniem każdym okrągleje i nabiera bankierskiego brzucha. Chcąc tylko na żart przekonać się, gdzie konferuje owa wyborowa trójka, trzeba tylko ucha nastawić, w której stronie buczy Konarek, a z pewnością za słuchem odnajdzie tę »zacną« kompanię w komplecie. I jak tu można mówić o sprawiedliwości, bezstronności, uczciwej niezawisłej kwalifikacyi o ekonomicznem zużytkowaniu pracy, materyału i inteligencyi, skoro takie pasożyty robotnicze za wzory bywają stawiane? Padlec i lizun, to przyszły obywatel tej ojczyzny, o której odbudowaniu marzą tutejsi szlacheccy biurokraci.

Dembica. »Przyjaźniak« nadkonduktor Róża oprócz znanych już powszechnie zalet jego charakteru jest także bardzo pomysłowym szpiclem prowokacyjnym. Dnia 18 lipca b. r. przyjechawszy do Leżajska pociągiem Nr. 778, gdzie pociąg ten zatrzymuje się około 60 minut, odezwał się do swej partyi: »Spieszmy się z szybowaniem i wyładowaniem, bo pójdziemy na wesele« (w karczmie obok stacyi odbywało się wesele chłopskie z tańcami). Wszyscy uwijali się co sił starczyło, aż w końcu z Różą na czele udali się do karczmy. Róża wmieszał się w tłum weselny, a w końcu niespostrzeżenie wymknął się tylnemi drzwiami i pobiegł wprost do naczelnika stacyi, znanego »zaszczytnie« Pfisterera, meldując mu, że personal samowładnie opuścił pociąg, pozostawiając jego samego i zabawia się w karczmie pijatyką i tanami, dodając nadto, że konduktor Chan Maryan jest korespondentem „Kolejarza“. Naturalnie, że z tego doniesienia Pfisterer zrobił natychmiastowy użytek, zapisując to w dzienniku jazdy, do personalu zaś wyrazil się: »oni mię piszą do „Kolejarza“ po polsku, to ja ich za to do „sztundenpasu“ po niemiecku«.

Rzeszów. Bardzo godnego kompaniona dobrał sobie Brežany w osobie niejakiego Schustra, werkmistrza przeniesionego z Podgórza do Rzeszowa. Stara ta lizuńska »drapacha« chce tutaj odgrywać rolę »nowej miotły« i zaraz na wstępie bierze się do bezpodstawnej sekatury maszynowego personalu. Gdyby to przynajmniej

był człowiek, który rozumie się na czemś, ale Schuster nie ma pojęcia o służbie maszynowej, cały czas bowiem swej służby przepędził w Suchy na rezerwie, skąd go do werkmistrzowstwa powołano. Na razie pozostawiamy jeszcze Schustra w spokoju, gdyż być może, że dzisiejsza przestroga wystarczy, że nie będziemy potrzebowali grzebać w jego przeszłości ze Suchy i Podgórza.

Tarnopol. Szanowna Redakcyo! Bóg świadkiem, że należymy do bardzo potulnych i cierpliwych ludzi, ale co nadto, to wiadomo według przysłowia, że i pewne zwierzątka nie chcą. i nam za wiele już tej punktualności, z jaką regularnie, każdego miesiąca, o 5, 6 albo i 7 dni później, odbywa się wypłata milówek dla nas konduktorów należących do stanisławowskiej dyrekcyi. Nie dosyć, że człowiek ma do licha służbowych kłopotów na głowie, że gościem jest tylko w domu, to zamiast wypocząć, handryczyć się musi ze żydami i tłómaczyć im z dnia na dzień opóźnienie milówki, być grzecznym gdy człowieka wszystkie pasye biorą, uniewinniać się, gdy się ma gust natręta takiego za drzwi wyrzucić. Wyjdzie jeden, ta sama scena powtarza się z drugim i tak trwa często cały tydzień, dzięki naszej, czy też lwowskiej dyrekcyi. Niech Bóg broni, gdyby tak człowiek nie zapanował nad sobą i dozwolił się unieść swej złości, musiałby cały tydzień nie jeść, bo kredytor odmówiłby chleba codziennego a inny żyd w połowie miesiąca nie zechce kredytować. Można sobie wyobrazić, do jakiego stopnia komedya taka wyczerpuje nas moralnie i fizycznie, i po za tem wszystkiem idź do służby i uważaj byś karambolu nie zrobił. Nie jest to żaden żart, kto wie, jakie błache przyczyny były powodem np. wojny trzydziestoletniej, ten zrozumie, że wstrzymanie milówki może być także przyczyną karambolu tem łatwiej. Do tych zbyt trudnych zagadnień dla filozoficznych zdolności naszych panów, nie chce ich mózgów angażować, w każdym jednak razie może przynajmniej to zrozumią, że głodny człowiek służby robić nie może.

Chodorów. Dnia 14 lipca b. r. miała odjeżdżać do Lwowa pociągiem Nr. 314. żona jednego z tutejszych funkcyonaryuszy kolejowych pani Gulewiczowa. Czekając na pociąg usiadła na ławeczce na peronie, w tem około godziny 3·40 rano, zjawia się na peronie szajka dobrze podochoconych, powracających z birbantki nieponiów, a mianowicie »kadet kolejowy« Mianowski (aspirant), »oficer kolejowy« Machniewicz (urzędnik) i cywil Sofij, syn tutejszego restauratora. Dobrana ta hultajska trójka, zobaczywszy samotną kobietę na peronie, zabrała się do umizgów, na jakie tylko pijacka donżuanerya zdobyć się może. Zażenowana kobieta nie wiedziała co począć ze sobą, gdzie się schronić, gdyż napastnicy, zaglądając jej w oczy i atakując ją różnemi propozycyami, stawiali ją w przykrem położeniu, od którego dopiero przez nadjeżdżający pociąg została wybawioną.

Stanisławów. Aniśmy się wtrącali do spraw magazyniera Bednawskiego, aniśmy wiedzieli czy człowiek taki żyje na świecie, aż tu naraz donoszą nam, że jakiś Bednawski z magazynu, poczyna się organizacyą naszą gorąco interesować, że beszta robotników, którzy byli na zgromadzeniu tow. Kurowskiego, nazywa ich łajdakami, buntownikami i t. p. Kiedy zachciało ci się znajomości z nami p. Bednawski, to i owszem, poczęliśmy tedy wypytywać, co też to za jeden ten Bednawski? Ależ to denuncyant, lizun i pobożny! huknęły ze wszystkich stron odpowiedzi. Ha, kiedyś lizun i pobożny, to »do raportu« panie Bednawski. Przedewszystkiem zechciej nam pan odpowiedzieć, czy pobożnemu człowiekowi wolno okradać swego chlebodawcę? czy wolno mu na koszt jego i bez jego wiedzy, przez 5 lat trzymać u siebie chłopa w domu, który nie ma nic innego do roboty, tylko sprzątać, słać łóżka, myć podłogi i biegać za sprawunkami do miasta? Zechciej tedy kochany łaskawco i opiekunie zastanowić się dobrze nad odpowiedzią, a ponieważ to jedno pytanie dosyć głowy i sumienia ci napsuje, przeto wstrzymujemy się z dalszemi pytaniami, dopokąd pierwszego nam nie rozwiążesz. Przedstawiwszy więc naszego »przyjaciela« Bednawskiego wszystkim kolegom w Galicyi, przystępujemy do spraw innych.

Dnia 20 lipca b. r. mieliśmy dwa wypadki kolejowe. Pierwszy o godz. 1 w nocy w Jezupolu, tak dziwny jaki rzadko się zdarza. Pociągi pospieszno-towarowe 362 i 363 krzyżowały w tej stacyi. Gdy pociąg Nr. 362 wyjechał do połowy poza zwrotnice, pociąg Nr. 363 ruszał z miejsca, dla rozmachu jednak miał zamiar cofnąć o kilka wozów w tył, tymczasem ruszył tak nieszczęśliwie, że ostatnimi wozami wpakował się w sam środek pociągu 362. Kilkanaście wozów potłuczono, śmierci nikt nie poniósł, 4 konduktorów odniosło ciężkie skaleczenia.

Kto winien? będą dochodzić różni łapacze, ale prawdy nie dojdą, bo nie będą chcieli jej znaleść. Przecież nie będą oskarżać własnego systemu, nie powiedzą, że przeciążenie i służba nocna spowodowały nieuwagę personalu. Jak można nawet żądać od konduktora stanisławowskiego uwagi w służbie, skoro w 27-dniowym turnusie spał wszystkiego 2 nocy, 25 nocy służbę robił, a we dnie zaledwie kilka godzin wypoczywał. Po tylu turach, po tylu nocach, konduktor taki nad ranem wygląda jak zaczadzony albo obłąkany. W tym roku, 12 już konduktorów lekarz kolejowy z powodu nadwerężonego wzroku uznał za niezdolnych do ruchu, a kilku jeszcze na oczy choruje.

Prosiliśmy inspektora Stelzera o zmianę turnusu, ale »groch o ścianę«. Nie dosyć że mamy same nocne pociągi, ale w dodatku i nadzwyczajne pociągi jeżeli zostają zaprowadzone, to tylko w nocy.

Powiedzą nam może, że dawniej więcej jeżdżono. Racya, ale dawniej służba była o połowę lżejszą, gdyż od konduktora nie wymagano tyle czynności co dzisiaj, zarabiało się więcej, każdy więc lepiej się odżywiał i był wskutek tego odporniejszym na trudy służbowe. Nie było wittekowskiej pragmatyki, nie potrzebował więc być w strachu o swą egzystencyę. Przełożony nie trapił się o nic tylko o służbę podwładnego, a dzisiaj odwrotnie, służba na bok, a przełożony szpieguje co podwładny czyta, co mówi i gdzie bywa. Drugim powodem katastrofy był despotyzm, nakazujący bezwzględne posłuszeństwo, której to zasady Stelzer jest ogromnym wielbicielem. Urzędnik ruchu w Haliczu dodał do pociągu 363 (który spowodował katastrofę) dwa wozy więcej ponad przepisaną ilość, mimo, że kierownik pociągu Szewczuk sprzeciwiał się temu, ale urzędnik odpowiedział, że on jest przepisem a kierownik pociągu ma to robić, co on rozkaże. Gdyby pociąg 363 był o te dwa wozy krótszy, byłaby katastrofa nie nastąpiła.

Drugi wypadek wydarzył się tego samego dnia około godziny 5 po południu w Chodorowie. Pociąg osobowy 312 z powodu naprawy torów głównych, puszczony został na tor boczny, przy wyjeździe w kierunku Lwowa, zwrotnica z tego toru była postawiona na ślepy tor (Sturzgeleise), na którym znachodziły się wozy towarowe, z których kilka zostało potrzaskane, gdy 312 na nich wjechał, z podróżnych kilkanaście osób odniosło cięższe lub lżejsze uszkodzenia, maszynista zwrotnicy nie widział, tor bowiem znachodzi się w łuku, a przytomności zaś jego zawdzięczać należy, że nie wjechał z całym pociągiem do rowu, wstrzymując go całą siłą kontrapary. Że w Chodorowie coś podobnego stanie się kiedyś, tego każdy się spodziewał, kto widział, jaki personal tutejszy przez naczelnika Jurkiewicza jest męczony, jak chwili nie ma wytchnienia, pracując całymi dniami w jego ogrodzie. Jurkiewicz zaś sam, oprócz ogrodu nikogo nie zna, niczem się nie zajmuje. Dopokąd przesuwacze mieli 24 godzin służby i tyleż wolnego, musieli po 12 godzin we wolnym dniu pracować w jego ogrodzie, teraz gdy mają 16 godzin służby i 16 godzin wolnego, to z każdej partyi liczącej trzech przesuwaczy, jeden pracuje w ogrodzie. I jak tu można przesuwać z dwoma ludźmi, przy takim ogromnym ruchu? Ale to są następstwa gospodarki ludzi, którzy od kilku lat stali się ajentami politycznymi a nie kolejarzami. Jurkiewicz rozmiłował się do tego stopnia w swoim ogrodzie, że pociągi przybywające od strony Lwowa każe zatrzymywać przed marką bezpieczeństwa, aby nie stanęły naprzeciw ogrodu i nie zakopciły go dymem i sadzą. Z powodu tego przesuwacze, magazynierzy, służba pociągowa i urzędnicy ruchu daleko biegać muszą i spóźniają pociągi. Winę za ostatni wypadek zwalają na blokowego i urzędnika ruchu, kto może jednak pełnić należycie służbę pod takim batem i gdy około swego naczelnika na palcach musi chodzić? Jurkiewicz nie pozwala nawet dawać »vacum«, ani sygnałów świstawką, aby w domu u niego nie denerwowano rodziny.

W tej samej sprawie otrzymaliśmy korespondencyę od maszynistów stanisławowskich, która jednak żadnych nowych szczegółów nie zawiera, natomiast opisuje przykre materyalne ich położenie i przeciążenie pracą, dodając, że to są właśnie przyczyny wszystkich wypadków, znieczulają one bowiem przytomność umysłu, gdyż maszynista i palacz myślą więcej o swej biedzie, aniżeli o służbie.

Halicz. Jest tutaj asystent niejaki Otewrzel Franciszek, gbur, grubian, zarozumialec i prześladowca niższego personalu, jakim »stacban« — mimo okazałej kolekcyi tego rodzaju okazów — nie prędko poszczycić się może.

Dnia 10 lipca b. r. podróżni oczekujący pociągu Nr. 315, byli świadkami następującej sceny: Na ławeczkach rozmieszczonych na peronie tutejszej stacyi, pousiadały panie, które przybyły do pociągu. Otewrzel miał służbę ruchu, w tem ni z tego, ni z owego przypadł do dwóch pań S... i H... i z wrzaskiem straszliwym zwabiającym wszystką publiczność w tę stronę, począł wołać: »Precz stąd, wynosić mi się zaraz, to jest ławka dla mojej żony«. A gdy mu owe panie zwróciły uwagę, że znachodzą się w miejscu publicznem i że ławki każdy używać może, wściekłość tego człowieka nie miała granic, do tego stopnia, że począł lżyć owe panie wyrazami »małpy, szmaty, szelmy«, i t. p. a w końcu zawołał robotnika aby je z peronu wyprowadził, dodając, »jeżeli tych małp nie usuniecie z ławki mojej żony, to zawezwę żandarma i każę was aresztować«. Oburzona publiczność stanęła po stronie znieważonych kobiet, w obec czego zaperzony brutal od napaści ustąpił. Co się dopiero musi dziać z kolejarzami, jeżeli publiczność ze strony urzędników kolejowych takiego traktowania doświadcza?!...

Czerniowce. Szanowna Redakcyo! Nie chcemy wam na razie zabierać czasu długą korespondencyą, jeżeli jednak macie na tyle miejsca, to zechciejcie upomnić werkmistrza tutejszej ogrzewalni Nikorowicza, aby zechciał zmienić sposób postępowania z maszynistami, przyczem mimo całej pobłażliwości i najlepszych chęci pokojowego załatwienia tej sprawy, nie możemy się powstrzymać, aby Nikorowiczowi nie wytknąć, że wyrażanie się do maszynistów: »Stul pan pysk«, przekracza granice naszej pobłażliwości. Mamy jednak nadzieję, że notatka ta wystarczy do upamiętania Nikorowicza i że kolejarzy całej Galicyi i Bukowiny nie będziemy potrzebowali zaznajamiać bliżej z tem nazwiskiem.

Delatyn. Banmistrz Brodzik przeklina już cały tydzień, „Kolejarza“ i wszystkim stara się wbić w głowę, »że pismo takie czytają tylko baciarze«. Irytacya Brodzika jest bardzo zrozumiałą dla każdego, tembardziej że personal pociągowy i maszynowy składa mu kondolencye w sposób tak niedelikatny, że te objawy współczucia doprowadzają go do wściekłej pasyi. Obawiamy się, aby Brodzik ze złości nie zwaryował, gdyż postępowanie jego obecne ma wszelkie znamiona fiksacyi i tak: Strażnicy mieli dotychczas obowiązek plewienia trawy na swej przestrzeni na długość 1000 metrów, ze złości zaś, kazał im teraz plewić całą przestrzeń. Jest tu na przestrzeni ślusarz blokowy niejaki Matias Bojko, Brodzik nie mając się kogo czepić, prześladuje tego człowieka do tego stopnia, że tenże chce prosić, aby go ściągnięto do warsztatu. Wypoczynek południowy jak był, tak pozostał na jedną godzinę w porze obiadowej, u banmistrza Zaleskiego natomiast wrócono do półtoragodzinnego wypoczynku, stary dragon ma jednak innego rodzaju myszki w głowie, aby więc rejterada jego nie wyglądała tak sromotnie, zakazuje robotnikom w godzinie obiadowej oddalać się do poblizkiej garkuchni, pod karą jednej korony i wytrącenia dniówki, drugi

raz dwóch koron, a trzeci wydaleniem z roboty. Brodzik prześladujący strażników, jest sam synem strażnika z Czerniowiec, w chłopięcych latach nadrapał się dosyć trawy pazurami na ojcowskiej »sztrece«, krew nieraz ciekła mu z poza paznokci, ale cóż miało robić biedne ojczysko, które samo nie mogło sobie dać rady, a ze strachu przed banmistrzami starej daty, musiało mieć przestrzeń czystą, chociażby małemu Józkowi nawet kilka pasów miało się oberwać.

Na żadnej kolei w świecie niema takiego wyzysku pracy ludzkiej i sił roboczych, jak na linii Delatyn-Worochta. Wprawdzie liczy się tutaj tylko służba dzienna z 6 osobowymi i 2 towarowymi pociągami, między którymi niemal codziennie nadzwyczajne pociągi przypadają, służba więc od 4 rano do 11 w nocy musi być na nogach. Robotnicy nie zmieniają się nigdy, a w Delatynie Jaremczu i Worochcie, gdzie ruch jest wielki, robotnicy i blokowi już po kilka lat nie mieli dnia wolnego i w kościele nie byli. Gdy w Delatynie żalono się przed dyrektorem p. Festenburgiem, dał im do zrozumienia, żeby zastępców sobie sami płacili. W klimatycznej stacyi Jaremczu, gdzie towarowy i osobowy ruch jest silny, jest dwóch tylko robotników, jeden z nich pełni służbę portyera, blokowego, magazyniera, woźnego i robotnika, drugi robotnika i posługacza naczelnika, a jest tutaj pracy więcej aniżeli we wielu stacyach, które po kilkunastu robotników trzymają. Robotnicy od 4 rano do 12 w nocy są tutaj na nogach i takie oszustwo nazywa się służbą dzienną.

Worochta, stacya klimatyczna, wycieczkowa i kolonia wakacyjna, jest piekłem dla służby kolejowej. Jest tu także dwóch tylko robotników, szybowanie odbywa się tutaj po 5 godzin dziennie, są tu bowiem dwa tartaki z których odstawia się około 30 wozów materyału i tyleż wozów do załadowania dziennie nadchodzi, wyładowania zaś i bieganina 2 kilometry do tartaku wcale się nie liczy. Robotnicy żalą się, że wtenczas tylko mają wypoczynek, gdy pociąg jest na placu i przesuwa wozy, gdy zaciskając zęby, drążkami wozy hamować muszą i ciężkie paki dźwigać. Gdy zaś pociąg odejdzie, zaczyna się dopiero prawdziwa praca, bieganie do tartaku, posługa u naczelnika i zachody około jego domu. Trza zaś wiedzieć, że tutejszy naczelnik Kulik już drugą willę w tym roku buduje, za jedną z nich wziął coś około 20.000 koron. Robotnicy przeklinają te wille na czem świat stoi, gdyż dobrze dały im się w znaki. Ze względu na niesłychaną drożyznę i brak rąk do pracy, robotnicy od Woronienki aż po Jaremcze pobierają 80 centów dziennej płacy. Płaca ta jest jednak nędzniejszą aniżeli 20 centów w innych okolicach, gdyż wobec tutejszych stosunków położenie tych ludzi można bez przesady porównać z poszukiwaczami złota w Kanadzie albo Kalifornii.

Tyle dygnitarzy kolejowych, podczas każdorocznej kanikuły, odbywa w tych stronach swoje siesty, ale spytajcie się jednego z nich, czy o tem wszystkiem cośmy powyżej napisali, zechce który z nich coś wiedzieć. Uchowaj Boże! Robotnicy od 6 lat żadnego podwyższenia nie otrzymali, w Worochcie od 4 lat manipuluje się na trzech torach, po obu stronach stacyi spady $18^{0}/_{00}$, podczas przesuwania kontrolorzy uciekają z placu, aby w obecności ich nie musiano według przepisu szybować, coby całą dobę trwać musiało, a oni musieli świadczyć, że według przepisów nieda się postępować.

Stryj. Wiadomo, że według rozporządzenia ministeryalnego z dnia 14 lutego 1898. L. 2625, personal pociągowy ma być przypuszczony do opracowania turnusu i wszelkie uwagi jego mają być uwzględnione o tyle, o ile nie naruszają postanowionej powyższem rozporządzeniem zasady o minimalnym i maksymalnym czasie pracy i wypoczynku. W Stryju jednak nie zastosowano się do powyższego rozporządzenia, gdyż oprócz kilku znienawidzonych przez personal lizunów, Stawarski do zestawienia turnusu nikogo nie powoływał. Postanowieniom rozporządzenia nie stało się więc zadosyć, chociaż przepisy powyższe nie mówią, że tylko niektórych z personalu ma się powołać, ani też nie mówią, że ma się powołać tych, do których n. p. Stawarski ma jakieś szczególne upodobanie, dla tego, że są jego faktorami, naganiaczami albo wspólnikami i kiwają głową przyzwalająco na wszystko, co się jemu podoba. Z powodu więc zabijającego czasu pracy, turnusem tym unormowanego, dnia 15 maja b. r. sześciu kierowników pociągów żaliło się przed kontrolorem ruchu Danielcem na niesłychany wyzysk sił i zdrowia, prosząc w obecności inspektora Truszkowskiego o zmianę turnusu po myśli dotyczących przepisów. Danielec odpowiedział, że Stawarski przedkładając dyrekcyi turnus do zatwierdzenia, w dołączonym akcie dopisał, że podział ten odpowiada życzeniom personalu, który się na niego zgodził i że akt ten nadeszle do Stryja, aby każdy naocznie się przekonał, co tam napisano. Akt ten przysłano w samej rzeczy, ale oprócz Stawarskiego nikt go więcej nie widział, turnusu zaś do dziś dnia nie zmieniono.

Dla ilustracyi, jak zabójczą jest praca według tego turnusu, pozwolę sobie opisać turę pociągów Nr. 1792 i 1789, trwającą od godziny 2 po południu do 6 rano bez przerwy, gdyż pociągiem Nr. 1782 przyjeżdża się do Lwowa o 9·45 w nocy, ze Lwowa odjeżdza się pociągiem Nr. 1789 o 1·45 tej samej nocy. Do Lwowa ani do Stryja nie przyjeżdża się nigdy regularnie, albowiem po drodze we wszystkich stacyach odbywa się manipulacya przesuwania, wyładowania i doładowania połączona z dźwiganiem ciężarów, gdyż każda stacya obsadzona jest zaledwie jednym robotnikiem.

Każdy więc z konduktorów pracuje 16 do 17 godzin, pracę tę wykonuje przeważnie w nocy, a w dodatku dźwiga takie ciężary, do których nie obowiązuje go żadna instrukcya.

Pisałem już ostatnim razem, że jeżeli ktoś ze starszych konduktorów upomina się o swoje prawa, to Stawarski wyszukuje z przed lat kilku jakieś nieznaczne delikty np. że ktoś raz zaspał do pociągu, albo szkiełko w latarce miał nieczyste i tłómaczy się, że dla tych powodów nie może go przydzielić do odpowiedniej jego wiekowi służby, bo dyrekcya gniewałaby się. Taką odpowiedź otrzymał konduktor Międzik Karol, gdy się upominał o przydzielenie odpowiadające jego randze służbowej, podczas gdy inny konduktor niejaki Donat, który przed kilku laty z dwoma arfiarkami przywędrował z Czech, produkując się po ulicach Stryja, od roku ma już dekret, dla tego, że go potrzebowano do muzyki kolejowej, aby »fojkal« na klarnecie.

Nie wymieniam wiele innych nazwisk i szczegółów, kto jednak czytał uważnie poprzedzające korespondencye, ten zrozumie, co się po za tem wszystkiem kryje. Byłoby mi przyjemnie, gdybym nie potrzebował wszystkich tych sprawek nazwać kiedyś po imieniu, ale i do tego kiedyś przyjść musi, jeżeli stosunki się nie zmienią. Tymczasem zaś spodziewamy się, że macherzy stryjscy nie zechcą wystawiać cierpliwości naszej na próbę.

Drohobycz. W Gajach wyżnych stacyonowanym jest zwrotniczy niejaki Ciećkiewicz Józef, tamże przeniesionym został z Łupkowa pomocnik stacyjny «oficyałem» tytułowany, niejaki Czołhan Zenon, pod względem służbowym skończony tuman. Otóż ten «pan oficyał» upatrzył sobie coś do Ciećkiewicza i starego tego rutynowanego sługę kolejowego, prześladuje w niesłychany sposób, podczas gdy sam potrzebowałby bardzo uważać na siebie, aby go lada chwili za bezdenną jego głupotę, ze służby kolejowej nie napędzono. Czołhan w pierwszą noc zaledwie odebrał służbę, nie widząc jeszcze Ciećkiewicza na oczy, wpadł do jego budki i począł go lżyć pijakiam, odgrażając się, że on jako kuzyn nadinspektora Gassnera potrafi Ciećkiewiczowi stołka podstawić, i że dzięki jego wpływom, w Łupkowie już jeden blokowy przez niego poszedł z torbami, przy wojsku zaś, aż czterech żołnierzy zastrzeliło się przez niego. Za tydzień w obecności robotnika stacyjnego Piotra Huka, Czołhan napada Ciećkiewicza w nocy znowu w tensam sposób i chce, aby mu strażnik wyjaśnił przyczynę spóźnienia pociągu, który miał wyjść, a nie wyszedł jeszcze z Drohobycza. I na takie rzeczy ma odpowiadać strażnik urzędnikowi, mającemu aparat telegraficzny do dyspozycyi?! Z Czołhanem nie chce jednak nikt rozmawiać, albowiem dobrze pukać nie umie. Za jakiś czas Czołhan wysłał Ciećkiewicza na jarmark, aby mu kupił skóry na podzelowanie butów; a gdy tenże skórę przyniósł, kazał mu buty sobie podzelować. Ciećkiewicz tłómaczy się, że o szewstwie pojęcia nie ma, «rób jak chcesz» odpowiada Czołhan, «a buty muszą być podzelowane» i Ciećkiewicz rad nie rad, ze strachem aby nie zepsuł, musiał szewstwo partaczyć. Innym razem użył go do rozrzucania gnoju na swem polu, a innym razem znowu kazał sobie przynieść kurę, któraby na jajach siedziała, strażnik zaś z obawy przed kuzynkiem Gassnera i pośrednim mordercą czterech żołnierzy, rozkazy jego spełniał co do joty. Za jakiś znowu czas nadszedł do dworu wóz z kamieniami, czterech ludzi stacyjnych wóz ten wyładowało i ani centa żaden z nich nie dostał, gdy zaś Ciećkiewicz poważył się nadmienić, że za robotę tę przecież coś należeć się powinno, Czołhan zwymyślał go wyrazami: «Stul pysk gałganie, drabie, ja cię tu nauczę» i t. p. w końcu zaś zaczął go sekować bardzo staranną rewizyą zwrotnic, sekatura zaś doszła ostatecznie do tego stopnia, że Ciećkiewicz został na kilka dni zasuspendowany, 7 zaś czerwca kazano mu służbę na nowo robić, co zdaje się było tylko komedyą, dla nastraszenia tego człowieka.

Zagórz, Nareszcie przeniesiono stąd inżynierem zwanego urzędnika ogrzewalni, Stanisława Grossmana, po którym w kronikach Zagórza zachowa się chyba takie wspomnienie jak o królu Sasie i pasie: »za Grossmana od rana aż do rana«. Zresztą był on sobie biernym człowiekiem na zewnątrz, w skrytości jednak nieprzychylnym organizacyjnym dążnościom, z czego ostatecznie mało co kto sobie robił. Maszyniści tutejsi urządzili składkową pożegnalną ucztę dla Grossmana, z okazyi której pobili się szklankami i butelkami. Nie wymieniam nazwisk i nie chcę rozsądzać, która strona miała słuszność a która zawiniła, to jednak muszę dodać że bójka ta była wypływem antagonizmów między jedną częścią maszynistów a drugą, pielęgnowanych starannie przez naczelnika tutejszej ogrzewalni p. Macieja Ebenbergera. Nierównomierne traktowanie i protegowanie jednych, a lekceważenie i dokuczanie drugim, zatruwa spokojne pozycie w tutejszej szczupłej kolonii maszynistów. Obawiamy się że taktyka taka, z czasem dla samego tylko p. Ebenbergera najsmutniejsze następstwa sprowadzić może, a szkoda byłoby, bo p. Ebenberger posiada wszelkie warunki na bardzo porządnego przełożonego, zabrnął jednak w systemie swym za daleko, do tego stopnia, że kto wie, czy w niedługim czasie nie będzie już za poźno i czy interwencya Wasza nie okaże się potrzebną.

Sanok. Kiedy już mowa o »sławnych« inżynierach kolejowych, którzy w ostatnich czasach jak grzyby po deszczu z pod ziemi wyrastają, a sławę ich »Kolejarz« coraz szerzej po świecie reznosi, postanowiliśmy sobie, aby i nasz geniusz sanocki inżynier Rotter Stanisław, nie pozostał w ukryciu, aby skromnemu temu człowiekowi dopomódz do rozgłosu, na jaki ze względu na swą fachowość i niezrównane zalety charakteru niezaprzeczenie zasłużył.

Jak w każdej sekcyi tak i tutaj wykonują profesyoniści różne roboty. Podejrzaną wydaje nam się ciekawość tych ludzi, którzy przy każdej zgodzie zwykli słodziutko zapytywać: »Czy tę robótkę Wielm. pan dobrodziej sam będzie płacił, czy dyrekcya?« Szczególnem natręctwem pod tym względem odznacza się stolarz niejaki Tarnowczyk, który niemiłosiernie zwykł partaczyć wszystko to, o czem się dowie, że dyrekcya płaci. Z wiosną b. r. zrobił Tarnowczyk dwoje drzwi do stacyi Nowosielce-Gniewosz, ponieważ jednak z dwojga drzwi porządny rzemieślnik cały rok wyżyć nie może, a zdaniem jego dyrekcya ma dosyć pieniędzy, przeto po trzech miesiącach okazała się potrzeba albo gruntownej reparacyi owych drzwi, albo sporządzenie nowych. Tarnowczyk zmajstrował także kilka piramid do sygnałów dystansowych, na nieszczęście brakło mu jakoś zdrowego i suchego materyału, dopomagał więc sobie biedaczysko jak mógł po troszę zgnilizną, a po trosze

mokrzyzną, byle tylko robotę odstawić. W niedługim też czasie piramidy wyglądały jak przetaki, a elektromistrz Bogdański żalił się, że aparaty w nich umieszczone źle funkcyonują, Tarnowczyk zaś ze swej strony usprawiedliwiał się, „że go ta robota kolejowa djabelnie drogo kosztuje“, lepiej przeto robić nie może.

Lizunem Rottera jest niejaki Chrapusta Michał, ten ma magazyn pod sobą, a z Tarnowczykiem żyje w niezamąconej przyjaźni i zgodzie, za miłość tę odpłaca mu się Tarnowczyk bombami piwa, protekcyę zaś swą zawdzięcza Chrapusta swej żonie, która swego czasu była kucharką u p.p. Rotterów. Przy tem wszystkiem Chrapusta jest bardzo przemysłowym człowiekiem, zbiera gdzie się tylko da stare siekiery, uszy od łopat i inne resztki narzędzi, utrzymujac, że zna sztukę, aby przedmioty te na nowe zamienić. Drugim zausznikiem jest Zaleski, który bezustannie wyrabia dla kogoś stolniczki, pałki do mięsa, stołeczki i t. p. Nie do pogardzenia.facetem jest także niejaki Fronczak, »spólnikiem« zwany, dla tego, że malując sztachety, lubi się farbą dzielić. Drabów tych boją się banmistrze jak ognia i są w obec nich bezsilnymi, wiedząc dobrze, że za nimi stoi naczelnik Rotter.

Jako »wzorowy stacbański« inżynier, Rotter jest także zażartym «sparrmeistrem», naturalnie nie mając pojęcia o ekonomii techniczno budowlanej. Jego «sparrsystem» polega na zasadzie: »Niechaj djabli biorą ludzi i budki strażnicze«, byle z końc m roku największą pochwalić się oszczędnością, z której bądź co bądź kapnie suta remuneracyjka«. Dla tego w domkach strażniczych okna, drzwi i podłogi gniją, okucia odpadają zeżarte rdzą i zgnilizną, grzyb i robactwo toczą budynki, a strażnik gdy się upomina, to grożą mu przeniesieniem. Banmistrze nie mogą się ognać przed prośbami i żalami strażników, muszą jednak skulać ramiona, albowiem nie mają żadnej władzy.

Lwów. W Zagórzu zbankrutował swojego czasu szewc Ludwik Peöst. Stamtąd dostał się do kolei na pomocnika do ogrzewalni. Powoli doszedł lizuństwem i protekcyą (zdaje się spodniczkową) aż na werkmistrza w ogrzewalni we Lwowie. — Sekować, besztać, hańbić ludzi umie doskonale, ale że koło nie kopyto, więc robota nie idzie. szczególnie pod jego kierunkiem. Jeszcze w ogrzewalni ludzie szli na niego z młotkiem, gdy ich wściekłą sekaturą do pasyi doprowadził — ale tam skarga u naczelnika nie pomogła bo inspektor mu odpowiedział: Pan się na robocie nie rozumiesz, ludzi sekujesz — więc ja panu nie poradzę. Ja mam ślusarzy, którzy się na robocie rozumieją i mogę się na nich spuścić. Więc Peöst musiał szukać innego pola do swoich szewskich konceptów. Dostał się do warsztatu. Przydzielony do tokarni kołowej siedział potulnie jak dziecko i czekał aż się nauczył gotową robotę odbierać. Ale za to jakże się niby nauczył, hula i tłucze się jak Marek po piekle. Koło to nie skóra, nie da się tak nagiąć i nakręcić jak but na kopycie — ale to panu werkmistrzowi nie zawadza — on robi jak na skórze.

Np. stumle mają się regulować na tokarni, a Peöst każe piłować pilnikiem. Na tem cierpią ślusarze, którzy lagry dopasowują, bo jak się koło rozgrzeje to biorą oni beszty, bo powiadają, że oni źle lub niedbale robią, a nikt nie przyjdzie na to, że to kiepska regulacya stummli przez Peösta nakazana temu winna.

Pracuje w tym oddziale jeden tokarz już 38 lat. Nauczył się już pewno robić i jak on przypasuje koło do tendra maszyny to pewnie dobrze zrobi, bo robi tak 38 lat. Jak już koło przypasowane, Peöst każe je ściągać i patrzy i ogląda jak też to zrobione. Ale cyrkla nie weźmie, bo cyrklem zmierzyć nie umie tylko przewleka oddanie roboty.

Jak koło przychodzi do toczenia, gdy trochę bije to Peöst każe pod „kerner“ blaszkę podłożyć. Wtedy koło musi być krzywo obtoczone. Potem idzie koło na drugą tokarnię, gdzie się „stumle“ obrabia — ale już bez blaszki — czy takie koło może być dokładnie okrągłem?

Zawołany do robotnika, aby mu robotę wyjaśnił, najpierw się dowiaduje po kątach, wypytuje się jakimiś sztuczkami jak to idzie, a potem jak da wyjaśnienie, to pewno robota źle zrobiona.

Czyż dziwne, że starzy, wypraktykowani tokarze — a nie szewcy — nie chcą tak robić jak Peöst każe? Ale że tak robić nie chcą więc on na nich ujada. A gdy inżynier Wolski, bez przekonania się, czy te skargi Peösta są słuszne, im wierzy, więc żniwo skarg Peösta jest obfite a pokuta robotników za nieuctwo ich werkmistrza ciężka.

Gdy n. p. żąda się poprawy flaschenzugu, powiada Peöst — „a cóż będzie jak tam jednego tokarza zabije — za bramą jest dużo takich, co się proszą do roboty“.

Zrobił tokarz wielkie 4 koła w jednym tygodniu na dwóch tokarniach. Mimo to go werkmistrz zhańbił od leniucha — tak że cały oddział z żalem słuchał. Biedak się z zgryzoty i żalu rozchororował — ale u nadinżyniera a pewnie u radcy na sławę leniucha, bo Peöstowi wierzą nie przekonując się!

Tokarz G. został oddalony jak Peöst zaczął robić leniucha, fuszera z niego. Jak długo dwaj tokarze robili meble dla niego to byli dobrzy i zacni i porządni. Jak im się ta robota uprzykrzyła — a no i protekcya ustała. Dawny dozorca wkupił się jakoś w łaskę werkmistrza i teraz jest „najlepszym“ tokarzem.

Innym to już obtoczone koła każe przekładać z jednej tokarni na drugą, to wymaga nowych przygotowań (szpan), bo koła biły w jedną stronę i robota zamiast 8 godzin trwała do 30-stu.

Koła posłane do Stryja do obtoczenia przyszły nazad. Dalej że manipulować koło nich i na nowo je toczyć musiano wedle grymasów Peösta.

Odbieranie roboty z blankami różnej wielkości, jakie Peöst po kieszeniach nosi jest tak hecownem, że każdy, kto się z daleka patrzyłby, pytałby, czy to szewc czy tokarz tę robotę odlewa. Ale my się śmiać nie możemy, bo nasz czas na tem schodzi, uchodzimy za fuszerów a nikt nie wglądnie, że my temu nie winni, tylko werkfirer nasz taki majster. Najlepszym dowodem był styczeń tego roku. Peöst był chory. A gdy w lutym robotę za styczeń spisywał sam się zdziwił, że tyle zrobiono. A to była rzecz prosta — nie było komu blaszkami manipulować i grymasić niepohulnie — i robota składnie szła.

Trudno wydołać, gdy przełożony na robocie się nie rozumie. My po 15, 18, 23 i więcej lat robimy koło tego jako fachowcy, niech fachowiec do nas stanie to i robota będzie raźniej szła i sekatur nie będzie. Bo ani rusz żelazo w skórę się nie zmieni ani koło w kopyto!

Przyjaźniaczek.

KRONIKA.

„Sparsystem“ poczyna już wydawać swoje zabójcze owoce, zewsząd sygnalizują nieszczęścia, śmierć i zniszczenie, które system ten poczyna szerzyć. W samej dyrekcyi stanisławowskiej wydarzyło się w jednym miesiącu lipcu 7 poważniejszych wypadków, których charakter, liczebność i krótkie następstwo po sobie, przypominają żywo epokę z przed kilku lat wstecz, zmuszającą ministra Witteka do wydania rozporządzeń celem regulacyi czasu pracy. Powrót do systemu oszczędnościowego, dorabianie się licho płatnym, wskutek tego mizernie odżywiającym się personalem prowizorycznym, nie posiadającym dostatecznej odporności fizycznej w obec trudów służbowych, ani też niezbędnej w kolejnictwie przytomności, lekceważenie przepisów dotyczących czasu pracy, wszystko to złożyło się na stosunki, które stanu rzeczy z przed 3 lat wcale nie zmieniły. Personal wprawdzie nieznacznie powiększono, ale płacę jednego stabilizowanego, rozdzielono między dwoch albo trzech prowizorycznych, stwarzając armię cherlaków, którzy co raz bardziej w służbie ciężkiej marniejąc, mimowoli stają się coraz niepewniejszemi wykonawcami obowiązków. Obniżanie się sumarycznej energii fizycznej i moralnej u personalu, odbija się w tym samym stopniu na stosunkach ruchowych, a najgłówniej zaś na bezpieczeństwie życia i zdrowia tak personalu kolejowego jako też i podróżującej publiczności, pominąwszy już straty majątkowe jakie kolej sama wskutek tego ponosi. Ale kapuściane głowy „uczonych w piśmie“ możnowładców kolejowych, od dłuższego już czasu, mają inne strapienia, ważniejsze aniżeli tamte drobnostki. Intrygować, wyszukiwać zbrodniarzy na swoje usługi, łasić się do nich to jest najważniejszą kwestią dnia dzisiejszego.

Przeciętny kolejarz nie może otrzymać urlopu ani na jeden dzień w najbardziej naglących wypadkach, ale taki skończony drab, który potem zaproszonych wycieczkowców morduje, na ten cel aż 8 dni otrzymuje urlopu! I to dla wycieczki obcych ludzi, nie mających nic wspólnego z koleją i kolejarzami, w dodatku ze szkodą dochodów kolejowych. Pokazało się więc znowu, że protegowane te wycieczki, dostarczające gadzinowego żeru różnym pijakom, złodziejom i oszustom, pozostawiają po sobie zawsze bardzo miłe wspomnienia. „Patryotyczna“ lwowska drużyna, dnia 29 czerwca b. r. zbliżała się z takim skupieniem ducha do podwawelskiego grodu, że według autentycznego listu jednego z pokrzywdzonych kelnerów, restauracyę kolejową w Jarosławiu, podczas dziesięciominutowego zatrzymania, nie płacąc za wypitek i przekąskę, okradziono na jakie 60 złr.

Personal pociągów ciężarowych, który cały rok tłucze się w służbie bez wytchnienia, musi gadzinowców zastępować przy pociągach osobowych, albowiem oni mają coś pilniejszego do roboty, t. j. wycieczki i podział gadzinowym łupem.

Jako przyczynek do ilustracyi stosunków w kolejowej kasie chorych, niechaj posłużą następujące doniesienia naszych korespondentów: W Tarnowie zastępuje urlopowanego lekarza kolejowego dra Kowalskiego niejaki dr. Ebersohn. Jegomość ten przejął się na poczekaniu systemem kolejowym i pod tym względem nie powstydziłby się przed starym rafinowanym „banarctem“. Dr. Ebersohn traktuje kolejarzy na sposób ubogich chorych, którym z łaski wyznacza ktoś bezpłatnie godziny ordynacyjne. Ani minuty mniej, ani minuty więcej po nad godzinę ordynacyjną nie poświęci Ebersohn chorym kolejarzom. Dnia 2 sierpnia przyszła do Ebersohna chorowita żona pewnego kolejarza, wraz z chorowitem dzieckiem; kobieta ta wzbudzała powszechne współczucie w innych chorych, wyczekujących na godzinę ordynacyjną, czując się zaś coraz bardziej osłabioną, prosiła o wcześniejsze zbadanie. Na pokorną prośbę tej kobiety, Ebersohn odfuknął: „Czekać do godziny ordynacyjnej!“

Dnia 3 sierpnia oczekiwało dra Ebersohna około 30 chorych kolejarzy od godziny $10^1/_2$ przed południem, do godziny 1-ej po południu, gorliwy jednak eskulap, przestrzegający tak punktualnie godzin ordynacyjnych, nie pojawił się tego dnia wcale, wyjechał bowiem na świeże powietrze na wieś.

Wskutek nieudolnej pomocy lekarskiej dra Halbazaniego, w Stryju zaniemogła ciężko przy połogu żona konduktora Trappa. Ponownie przeto pobiegł spiesznie po Halbazaniego kolega jego Schneider, a spotkawszy go w drodze, prosił, aby zechciał się udać do p. Trappowej. Halbazani zażądał jednak fiakra, którego w pobliżu nigdzie nie było, Schneider przeto radził, aby iść dalej, po drodze zaś weźmie się pierwszego lepszego przydybanego fiakra. Halbazani na to się nie zgodził, oświadczając, że pierwej chorej nie odwiedzi, dopokąd nie będzie fiakra. Sąsiadki tymczasem widząc stan chorej coraz groźniejszym, zawezwały prymaryusza szpitala, p. dra Stallbergera, Halbazani zjawił się zaś dopiero w chwili, gdy p. dr. Stallberger chorą już zaopatrzył i chyba po to, aby wysłuchał nagany, że gdyby pomoc lekarska o kilka minut opóźniła się jeszcze, to byłby zastał już tylko trupa.

Halbazani jest „specyalistą“ nie tylko do

chorób kobiecych, ale także i do rwania zębów, jednemu robotnikowi bowiem wyrwał zdrowiuteńkiego zęba, pozostawiając natomiast chorego. Robotnikowi temu, od tego czasu mimo piekielnych bólów, odeszła raz na zawsze chęć rwania zębów.

„Misshandlung eines Untergebenen“ (Znęcanie się nad podwładnym). Wszelkie oznaki zniecierpliwienia lub rozdrażnienia, raz głośniej, raz ciszej wypowiedziana odpowiedź, wywołana prowokacyą lub sekaturą przełożonego, uchodzą za straszne zbrodnie dyscyplinarne, których gdy się dorwą tak zwani »zacni i ubóstwiani« przełożeni, wyprawiają sobie prawdziwą ucztę pastwienia się nad biedakiem, który giestem, wzrokiem albo słowem potrafił zdradzić swą boleść albo swoje oburzenie. Postępują oni często jak rozpieszczone bachory, wołające: »Mamo, bo kura na mnie patrzy«, bo lada bzdurstwo wystarcza im do wytaczania długotrwałych inkwizycyj dyscyplinarnych. Ale natomiast ten sam przełożony, gdy bije po twarzy podwładnego, kopie go nogami, szarpie i drze na nim odzienie, bezcześci go kilkadziesiąt razy dziennie najordynarniejszymi wyrazami, to taki człowiek nie obawia się następstw §§ 20 i 95 pragmatyki, gdyż wie, że nic mu się nia stanie, bo paragrafy te umieszczono dla ozdoby i upozorowania »stacbańskiej« sprawiedliwości. W poprzedzających kilku numerach opisywaliśmy, w jaki brutalny sposób pastwił się naczelnik Janes w Suchy, nad telegrafistą Malischem. Na dotyczące zażalenie odpowiedział dr. Ożóg w drodze urzędowej L. 30507 I, z 15 czerwca 1901, że w postępowaniu Janesa nie widzi nic złego, a zatem Malischowi żadna satysfakcya wymierzoną nie będzie. Pisaliśmy także, że naczelnik sekcyi konserwacyi w Przeworsku Czarnomski Zygmunt, zatrzymał sobie bezprawnie połowę zarobku robotnika Aschenbrennera, a gdy tenże z powodu tego niesłychanego nadużycia żalił się w dyrekcyi w Krakowie, że w wypadku tym nie zachodzi okoliczność przewidziana § 65 pragmatyki, uprawniająca przełożonego do zatrzymywania albo ukrócania zarobku i że Czarnomski dopuścił się wskutek tego przekroczenia służbowego według §§ 20, 40, 65 i 95 pragmatyki służbowej, odpowiedział mu dr. Willer Mojzesz, że sprawa ta była badaną, z Czarnomskim spisywano protokół, jednak w postępowaniu jego nic złego nie dostrzeżono! W ten więc sposób wymierza się przy kolei sprawiedliwość, w razie znęcania się przełożonego nad podwładnym, ale nie długo przyjdzie »sądny dzień« i dla galicyjskich kacyków kolejowych.

Sto pociech mają strażnicy i robotnicy I-ej sekcyi konserwacyi w Krakowie, z powodu niejakiego Wróbla, banmistrza tejże sekcyi, który widocznie drogę, jaką dobił się obecnego swego stanowiska, uważa za niezwykłą, najzaszczytniejszą i nie byle komu przystępną. Wróbel zwykł się wyrażać: »Ty sobie nie myśl, że ja taki sam jak i drugi, ja nie z cywila zostałem banmistrzem, ja prosto z wojska przyszedłem do kolei, dla tego murgo sakramencka znaj z kim masz do czynienia«. Że karyera Wróbla wobec powyższych własnych jego zapatrywań jest niezwykłą, musi się przyznać i każdy w to uwierzy, bo nawet Wróbel sam, przed 10 laty, na »hofie« kasarni w Korneuburgu »fasując« na gębę elementarne zasady cywilizacyi, nie przeczuwał wówczas, że będzie kiedyś panem banmistrzem i cywilizatorem galicyjskich chłopów, w sposób na własnej gębie doświadczony. Karyera jego jest także niezwykłą, bo nie wielka sztuka być banmistrzem po ukończeniu jakiej »cywilnej« przemysłówki, czwartej lub piątej klasy realnej albo gimnazyalnej, nauczyć się rysować i t. p., taką sztukę to byle cywilna »siufeca« potrafi, ale tak jak on »pysaty i czytaty« nauczyć się przy wojsku, bałakać po niemiecku, chodzić do szarżenszuli, być fraitrem i kapralem i z tem wszystkiem dopiero zostać banmistrzem, to zaszczyt i sztuka nie mała. Robotnicy I-ej sekcyi konserwacyi w tem mocnem przekonaniu, że pod względem cywilizacyjnym nie ustępują w niczem Wróblowi, na punkcie zaś ogłady i wychowania przewyższają go bez porównania, upraszają c. k. dyrekcyę, aby uwzględniła ich życzenia, dając im za przełożonego człowieka, któryby swą wyższością umysłową potrafił sobie zdobyć ich poważanie i szacunek, bo co do Wróbla, to ani mowy o tem być nie może.

Dla przyjemności, a więcej jeszcze dla zysku swoich przyjaźniaków, Wierzbicki już drugi miesiąc, cały Lwów obwozi za darmo po całej Galicyi. Marusyn pije jak szewc, zapewne na kuraż do walki ze socyalistami, tymczasem zaś wprawia się do bitki na zaproszonych wycieczkowcach. Nigdy nie doznaliśmy takiej przyjemności jak obecnie, widząc wszystkie wielkości prowadzone za nos przez wyrzutków najgorszej kategoryi. Dnia 4 sierpnia odbyła się taka wycieczka do Krakowa. Horoszkiewicz objął nad nią protektorat, kierownikami byli: pomówiony o złodziejstwo Jakób Zieliński, i pijak Marusyn.

»Lieb' Vaterland magst ruhig sein,
Fest steht und treu die Wacht am Rhein!«

mogą sobie pogratulować ci, którzy chylący się do upadku system, wycieczkami chcąc ratować.

Piwo a nie wodę powinni pić kolejarze, pomyślał sobie dozorca wozów w Skawinie, niejaki Kozłowski, który jest zarazem właścicielem restauracyi kolejowej w tej stacyi. Opatrzność sprzyjała widocznie poglądom jego na tę kwestyę, gdyż pewnego razu zginęło naczynie do czerpania wody ze studni, kolejarze zaś od tego czasu piwo pić muszą. Złośliwi ludzie utrzymują, że w wypadku tym opatrzność kierowała bogobojną ręką samego Kozłowskiego, chociaż »uczciwość« tego »zacnego« męża, wyklucza prawdopodobieństwo takich rafinowanych łajdactw; bo nawet i piwo nie tak drogie, szklanka bowiem lury skawińskiej „regie“ tylko 12 centów kosztuje. Ta sama ręka dla tych samych celów, zdaje się że zanieczyściła także wodę w jedynej studni na stacyi w Skawinie. Kolejarze zapijaliby chętnie nawet i barszczyk skawiński, ale niestety brak im na to pieniędzy, dla tego upraszają kompetentne organy o wyczyszczenie studni i sprawienie naczyń do picia i czerpania wody.

Turnus pociągowy w Stanisławowie został dnia 8 b. m. zniesiony, natomiast służba pociągowa ma być w nieustającem pogotowiu, aby na każde zawołanie mogła odjeżdżać każdym awizowanym pociągiem. Już sam turnus, taki jaki był, odznaczał się niesłychaną niegodziwością i wyzyskiem sił ludzkich, teraz ze znużenia przyjdzie chyba ginąć pod kołami pociągów. Do manewrów jeszcze daleko, ale wymawiają się przed nami już teraz, że turnus z powodu manewrów tymczasem został zniesiony, tymczasem my dobrze wiemy, że wina leży w »sparrsystemie« i w braku personalu z powodu tego pieszczoszka ministeryalnego.

Kolejarze w Stryju zapytują c. k. dyrekcyę we Lwowie, co słychać z zagwarantowanymi pragmatyką urlopami celem wypoczynku (Erholungsurlaub)? Pomimo podań, urlopu takiego nikt dodąd nie otrzymał.

Także w Stanisławowie żalą się, że urlopów wypoczynkowyah nikt otrzymać nie może. Skądże się mają wziąć urlopy i jak nie ma braknąć personalu, jeżeli fagasy dwa miesiące jeżdżą już z wycieczkami na zarobek? A któż ich będzie zastępował? Trza przecie być wyrozumiałym, przecież to dla waszego dobra Towarzysze.

Kandydat na urzędowego dobroczyńcę. Z okazyi wyborów do kasy chorych, Maryan Horwath, asystent VIII-go oddziału dyrekcyi stanisławowskiej, rozpisał następujące listy do personalu:

„Czołem! Szanowny Panie! Dnia 10 b. m. mają się odbyć wybory do „miejscowego wydziału kolejowej kasy chorych“ — względnie ma nastąpić skrutinium głosów. Ponieważ ma być wybranych również dwóch urzędników należących do kasy chorych, przeto ja jako członek tejże kasy, stawiam moją kandydaturę i udaję się z uprzejmą prośbą o poparcie między Kolegami warsztatowymi. Kończąc kreślę się z szacunkiem Czołem! *Maryan Horwath.*

Zieliński zatęsknił znowu do funduszów czytelnianych, a widząc w kasie płótno, zamierza urządzić sielankową obławę na kieszenie krakowskiej publiczności i w tym celu, konferował z drem Wróblem, czyby nie zechciał ratować czytelni pociągiem spacerowym do Radziszowa. Nie życząc dr. Wróblowi nic złego, przestrzegamy go, aby uważał na ludzi i aby kiedyś nie wyraził się w sposób jak kolega jego Guttmann: »Nas to nie czepi się nic porządnego, chyba awanturnik, pijak, albo złodziej«.

Zapytujemy Szanowne kierownictwo warsztatu w Nowym Sączu, czy wiadomem mu jest, że werkmistrz Winter postępuje nieprawidłowo z przestawianiem wozów i wskutek tego życie robotników naraża na niebezpieczeństwo? Jest tu tak zwany „„Fertig-Geleise“, na którym z powodu wykończania robót żadna manipulacya nie powinna się odbywać. Tymczasem Winter przesuwa sobie najspokojniej w świecie na tym torze i najeżdża z maszyną. Kilka dni temu, kiedy ślusarze robili pod wozami, wjechała na tor maszyna i tylko zwinności robotników zawdzięczyć należy, że nieszczęście się nie stało.

Jakiś klecha z okolic Nowego Sącza przechwala się w przejeździe przed konduktorami, że wpływami i stosunkami swemi w dyrekcyi, ułatwia egzaminy fachowe, między innymi konduktor klasowy R... z Nowego Sącza, protekcyi jego złożenie egzaminu ma zawdzięczać.

Podsłuchane. Inżynier ogrzewalni lwowskiej T... zapytuje zwrotniczego: »gdzie idziecie?«. — »Idę po kartę dla żony, muszę ją wysłać na świeże powietrze« — odpowiada zapytany. — Będąc naczelnikiem nie dawałbym żadnych kart żonom waszym, wy żony wysyłacie na świeże powietrze, a one wam . . . . (tu wymienił obskurną chorobę) przywożą do domu . — Niby to żona inżyniera nie potrafi takich rzeczy lepiej i dowcipniej urządzać i inteligentnie męża ubrać? Ale taka obelga żon i matek, może tylko wyjść z ust inteligentnego i doświadczonego człowieka!

Odpowiedzi redakcyi.

M... M... w Ch.... Nie tylko Pan sam, ale wszyscy adresaci otrzymują nasze pismo bez żadnych predykatów i tytułów w adresie. Nie mamy czasu bawić się w honory, ostatecznie przy adresowaniu czasopism, najkrótsza forma jest przyjętą wogóle.

S.... M.... w D.... Renta jest dobrze obliczona, wymienione przez Towarzysza dochody są prywatnej natury i według przepisu nie należą do wymiaru renty. Uboczny zysk z pracy nie wchodzi wcale w rachubę.

Komunikaty.

Kierownik stacyi płatniczej we Lwowie, służy kolejarzom mającym sprawy do niego w niedziele od godziny 9 do 12 przed południem i we wtorki od 6 do 8 wieczorem.

Szanownych członków nadsyłających wkładki miesięczne, uprasza się o podanie na przekazie liczby legitymacyi, jak również wyraźnego zaznaczenia, na jaki cel pieniądze nadesłano (wpisowe, wkładki, prenumerata, fundusz prasowy, broszurki etc.), dla uniknięcia pomyłek i nieporozumień wyszczególnienia te są bowiem konieczne. *Sekretaryat.*

Baczność Towarzysze!

Koledzy Kołomyjscy, należący dotąd do stacyj płatniczych Stanisławów albo Kraków, zechcą od 1 sierpnia wpłacać wkładki do własnej stacyi płatniczej w Kołomyi, którą prowadzi p. Paweł Olearczyk, powiatowa kasa chorych i który wszelkich informacyj udziela.

Koledzy Czerniowieccy mają także od 1 sierpnia własną stacyę płatniczą, gdzie wkładki nadal uiszczać zechcą.

Baczność! W niedzielę 18 sierpnia odbędzie się w Stanisławowie

wielka wycieczka kolejarzy

do Pasiecznej. — Program bardzo urozmaicony. Bufet we własnym zarządzie. Wstęp od osoby 40 h., bilet familijny K. 1·20.

Odpowiedzialny redaktor: Bachowski Wiktor. Wydawca: Szczepan Kurowski. Nowa Drukarnia Jagiellońska w Krakowie, pod zarządem L. K. Górskiego.